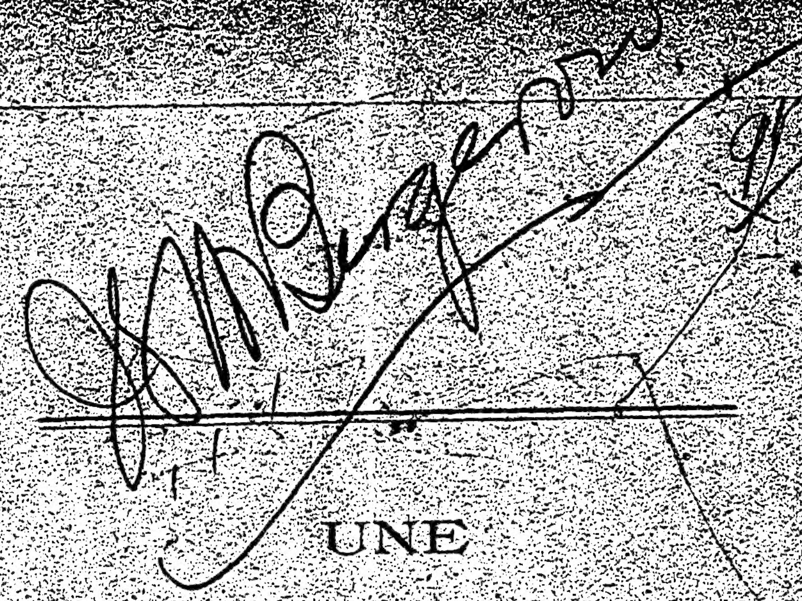


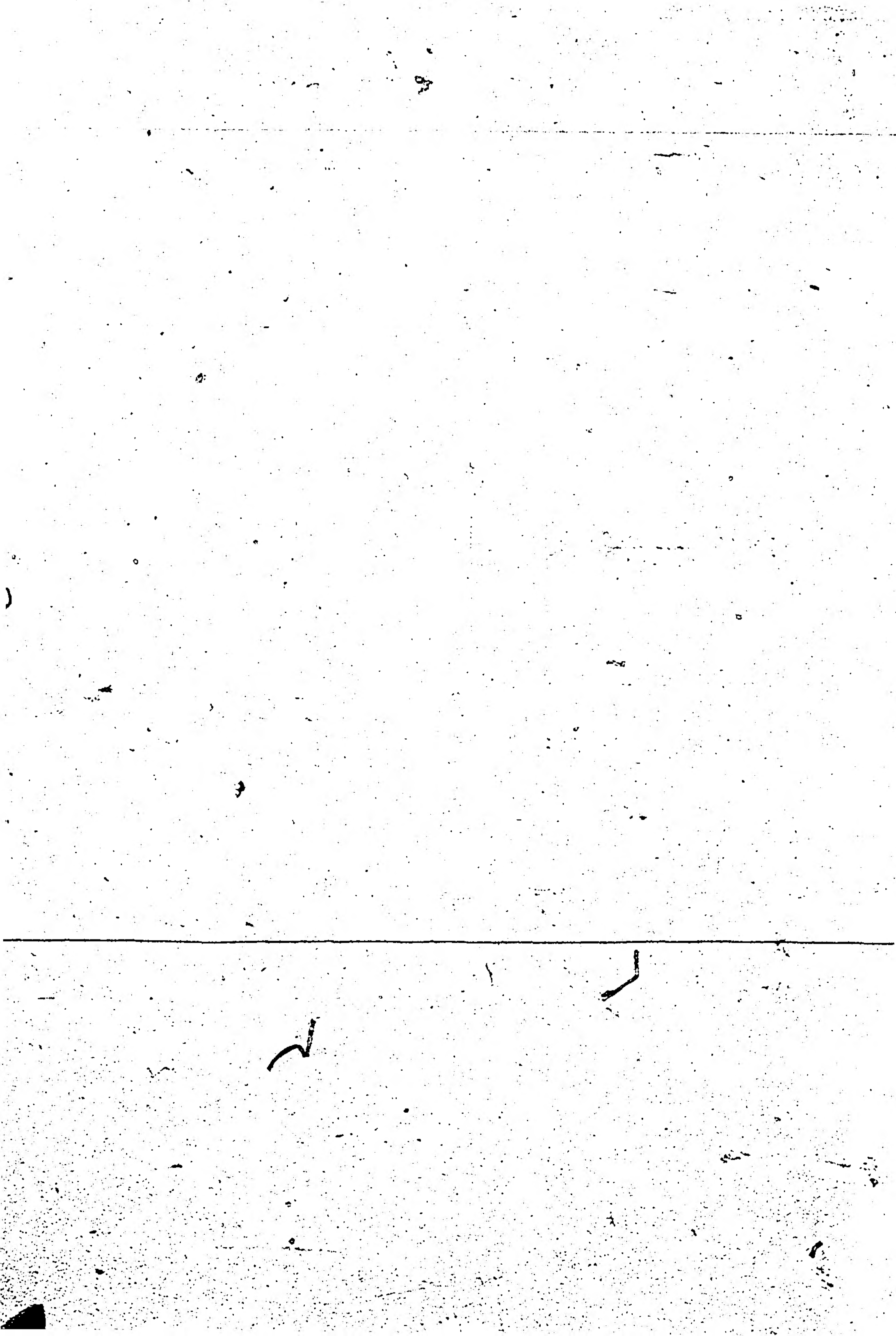
UNE

QUESTION DE VÉRACITÉ

Correspondance entre SIR HECTOR LANGEVIN, M. GEORGE STEPHEN, Président du Pacifique et M. L. A. SENECAL, Président du Chemin de fer du Nord, sur l'achat du chemin de fer du Nord

UNE QUESTION DE VÉRACITÉ.

Correspondance entre SIR HECTOR LANGEVIN, M. GEORGE STEPHEN, Président du Pacifique et M. L. A. SENÉCAL, Président du chemin de fer du Nord, sur l'achat du chemin de fer du Nord.



UNE QUESTION DE VÉRACITÉ

Correspondance entre SIR HECTOR LANGEVIN, M. GEORGE STEPHEN, Président du Pacifique et M. L. A. SENÉCAL, Président du chemin de fer du Nord, sur l'achat du chemin de fer du Nord.

Montréal, 22 janvier 1884.

SIR HECTOR L. LANGEVIN,
Ottawa,

Monsieur,

En arrivant à Ottawa, mardi soir, le 19 courant, j'appris que dans un caucus des députés conservateurs de la province de Québec, tenu le soir même, vous aviez annoncé que la Compagnie du Pacifique ou M. Stephen devaient acheter les débentures du chemin de fer du Nord. Quelques minutes après, cette nouvelle me fut confirmée par vous-même, quand vous me fîtes demander à la bibliothèque du Parlement pour me dire que M. Stephen était prêt à acheter mes débentures. Si vous vous rappelez que certains journaux avaient annoncé que tout le bruit qui se faisait dans la presse et même parmi la députation sur la mesure du Pacifique était dû au mécontement que j'éprouvais d'avoir reçu de la Compagnie du Pacifique le refus d'acheter mes débentures, vous avouerez que l'effet de cette nouvelle ne pouvait être que l'explosion instantanée qui s'en est suivie dans la députation et qui, un instant, a découragé les plus animés. Par une singulière coïncidence, j'avais, en laissant Montréal, exprimé à plusieurs amis, entr'autres à M. A B. Chaffee, l'un des amis du Pacifique, mon intention d'aller à Ottawa dans

le but d'ajouter mes faibles efforts individuels à ceux qui étaient faits pour pacifier les esprits et j'avais même commencé à agir dans ce sens. La seule conclusion à tirer de la nouvelle annoncée par vous, rapprochée de mes représentations pour la modération, c'est que l'on m'aurait acheté pour avoir la paix et que les députés et les journaux qui avaient fait l'agitation n'avaient réellement été que mes instruments, ce qui était pourtant bien l'opposé de la vérité. C'est ce que je vous représentai ce soir là et c'est pourquoi je vous répondis que mes débentures n'étaient pas à vendre dans ces circonstances ; et que rien ne pouvait être fait sans une entente avec le Grand-Tronc, en ajoutant que ce serait dans l'intérêt général, parceque cette entente augmenterait la valeur des actions du Pacifique et protègerait le gouvernement contre toute nécessité d'avoir à donner un aide additionnel. Mais pour vous donner l'occasion d'établir votre bonne foi, j'acceptai votre offre de rencontrer M. Stephen le lendemain, heureux si j'avais pu découvrir dans cette entrevue une chance quelconque de déterminer le Pacifique à aller à Québec. Il y a quatre jours de cela, le calme s'est fait à Ottawa, mais je ne me sens pas encore protégé contre l'imputation gratuite et non méritée que votre déclaration a fait naître. Je ne vous soupçonne pas d'avoir voulu me causer du tort ; mais le tort est là et vous ne pourriez me refuser le droit de vous demander maintenant pour quelles raisons vous avez été la cause de cette injustice à mon égard, car vous deviez savoir que M. Stephen ne désirait pas me rencontrer, qu'il ne l'a pas fait et que ce que vous avez annoncé au caucus à propos du chemin de fer du Nord et que j'ai été forcément obligé de faire nier le même soir, n'a pas été corroboré par les faits.

J'ai l'honneur d'être,

Sir Hector,

Votre très humble serviteur,

L. A. Senécal.

Ottawa, 28 février 1884.

Monsieur,

Comme je vous l'ai annoncé dans ma note du 26 en réponse à votre lettre du 22 reçue le 23, je transcris ici une lettre que j'ai reçue de M. George Stephen, et qui est la réponse que j'ai à faire à votre lettre du 22.

Voici la lettre de M. Stephen :

" Ottawa, 23 février 1884

" CHER SIR HECTOR LANGEVIN,

" A propos de notre conversation de ce matin, je désire répéter ce que j'ai dit à M. Pope, mardi dernier, comme indiquant les vues du chemin de fer Canadien du Pacifique sur la question de faire de Québec son terminus comme port d'été.

" La Compagnie a toujours cherché à se rendre à Québec, et vous avez toujours coopéré et concouru avec elle dans ce projet, et, comme vous le savez, elle a offert d'acheter la ligne entière du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, à des conditions qui, prises en ensemble, auraient été plus avantageuses à la province que celles qui ont été acceptées. Lorsque nous avons acheté la section ouest de ce chemin de fer, nous n'avons pas perdu de vue l'avantage d'avoir un débouché d'été pour notre trafic à Québec, et dans l'arrangement pour cet achat nous avions fait des stipulations minutieuses pour assurer le transport du trafic complet de la Compagnie du Pacifique au port de Québec. Ce projet a été défait par le transport de la Section Est à la Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc, qui, pratiquement, rendait l'arrangement impossible.

"La Compagnie, néanmoins, désire encore se rendre à Québec ; et j'ai informé M. Pope, mardi, que la déclaration de M. Van Horne que nous consentions à acheter le chemin de fer du Nord, est parfaitement correcte. De plus, si pour atteindre ce but, il était opportun d'acheter les débentures de cette Compagnie, notre Compagnie est prête à les acheter comme partie de la transaction ; et ayant appris de vous, vendredi, que M. Senécal était en ville et qu'il désirait me voir à ce sujet, je lui aurais fait la même déclaration, si je l'avais rencontré au Russell House où nous sommes descendus tous deux.

" J'ai l'honneur d'être,

" Cher SIR HECTOR LANGEVIN,

" Votre tout dévoué,

" (Signé) GEORGE STEPHEN."

Votre très humble serviteur,

HECTOR L. LANGEVIN.

L. A. SENÉCAL, Montréal.

Montréal, 6 mars 1884.

SIR HECTOR L. LANGEVIN,

Ministre des Travaux Publics, Ottawa.

Cher monsieur,

Je vous remercie infiniment de votre note du 28 février, me transmettant copie d'une lettre de M. Geo. Stephen, à propos du chemin de fer du Nord. Vous me pardonnerez, je l'espère, le trouble auquel j'ai pu vous soumettre à ce sujet, et auquel je pourrais vous soumettre encore, parce que certains journaux qui s'efforcent d'être considérés comme vos organes continuent à se servir de vos remarques au caucus, pour soutenir leurs accusations contre moi. La rumeur lancée sur mon compte était que je voulais forcer le Pacifique à acheter mes Débentures. Comme la nouvelle annoncée par vous était précisément que le Pacifique avait décidé d'acheter mes Débentures, la conclusion tirée par les journaux qui m'en veulent s'impose de soi. Si ma personne était la seule chose en cause, je ne prendrais pas votre temps en vaines récriminations ; mais les attaques partent d'un parti fort bien organisé pour battre en brèche une autre section importante, la plus importante du parti conservateur ; et, dans ces circonstances, je crois qu'il est de mon devoir de préparer la position qu'il nous faut prendre pour avoir raison un jour ou l'autre.

La lettre de M. Stephen me prouve que vous avez été de bonne foi ; et je m'empresse de vous dire que ces remarques ne s'adressent pas à vous ; mais comme cette lettre peut couvrir une pure manœuvre, je me permets d'y répondre par le canal d'où elle m'est venue, afin que vous sachiez à quoi vous en tenir, et à l'occasion profiter de ces informations.

Il est faux que la Compagnie du Pacifique ait toujours voulu venir à Québec. En janvier et février 1881, l'hon. M. Chapleau leur a offert le chemin d'Ottawa à Québec, avec tous ses embranchements pour $6,500,000.—M. Abbott a répondu que c'était un prix fou. En janvier 1882, Sir John A. Macdonald, à la sollicitation du gouvernement de Québec, a insisté auprès de la Compagnie du Pacifique pour qu'elle reconsidérât les offres de la Province de Québec. Le Pacifique s'est décidé à faire l'offre inacceptable qui suit :—

1o. $8,750,000 à 4 o/o, payables au bout de 50 ans.

2o. $750,000 à être dépensées immédiatement par la Province en travaux sur le chemin.

Les calculs étaient simples à faire : comme l'argent coûte 5 o/o à la Province, et qu'elle n'aurait retiré que 4o/o du Pacifique, elle commençait par perdre $67,500 par année sur les déboursés exigés, et cela pendant 50 ans. L'intérêt de 4o/o sur $8,-

000,000 ne donnait que $320,000 par année quand l'intérêt de 5o/o sur $7,600,000, prix net auquel le chemin a été vendu, donne aujourd'hui $380,000 par année, c'est-à-dire une différence de $60,000. Vous savez que pendant 50 ans, cette différence représente un montant accumulé de plus de $12,000,000. Ou, si vous voulez raisonner d'une autre manière, le revenu de $320,000 que le Pacifique aurait eu à payer, aurait représenté à 5o/o un capital de $6,400,000. La Province n'avait pas les moyens de perdre cela, et je puis noter en passant que la Puissance n'a pas alors offert au gouvernement provincial de parfaire la différence, malgré des demandes de secours réitérées.

Qnand le Pacifique a acheté la section d'Ottawa il a repoussé une nouvelle tentative de lui vendre la section de Québec. Il n'a pas même fait d'offres pour cette partie du chemin.

En décembre 1882, j'ai de nouveau offert le chemin du Nord à la Compagnie du Pacifique au prix de $4,750,000, quand je savais que le Grand Tronc était prêt à payer un montant beaucoup plus considérable. L'acquisition de terrains importants, et la dépense de $260,000 en travaux d'améliorations sur le chemin, étaient plus qu'un équivalent pour ces $750,000, d'autant plus qu'il était juste d'obtenir un bénéfice de 10 o/o aux actionnaires du chemin du Nord, qui avaient fait tous les risques et n'avaient pas encore retiré de dividende. La compagnie du Pacifique a encore refusé, et sur ce refus j'ai vendu au Grand Tronc à un prix plus élevé. Voilà tout le désir que le Pacifique a exprimé d'aller à Québec.

M. Stephen n'a pas, non plus, raison de dire que le transfert du chemin de fer du Nord au Grand Tronc a déjoué les précautions qu'il avait prises pour s'assurer d'un débouché à Québec par cette voie. Il n'y a rien de changé dans l'administration du chemin de fer du Nord; la compagnie existe toujours; elle n'a jamais refusé le moindre avantage au Pacifique, et elle ne saurait, du reste, se soustraire à une clause de la loi que les avocats du Pacifique ont rédigée à leur goût. En revanche, le Pacifique, en fermant au Grand Tronc l'embranchement de Saint Laurent, a empêché Québec de recevoir le trafic de Toronto et de l'Ouest : c'est tout, que je sache, ce que le pacifique a fait pour Québec.

Bien plus, le Pacifique a refusé sous toutes les formes d'avoir l'usage du chemin du Nord. Le Grand Tronc lui a offert de changer le chemin du Nord contre un chemin de la Province d'Ontario, il a refusé. Le Grand Tronc lui a alors offert d'échanger des *running powers* sur différentes lignes, il a en-

core refusé ; mais il continue à dire et à faire dire " qu'il est prêt à acheter le chemin du Nord," quand il sait fort bien que le Grand Tronc, s'il ne considère que les besoins de sa propre dépense, ne devra pas consentir à vendre purement et simplement ce chemin sans quelques stipulations en sa faveur.

Je désire n'être pas prophète, mais, vous verrez que tous ces refus, accompagnés de semblants de bonne volonté, aboutiront tout simplement à la création d'un débouché pour le Pacifique sur la rive Sud du Saint Laurent par les chemins mêmes de l'hon. M. Pope, qui paraît vous avoir avisé dans la présente circonstance.

J'en viens à la troisième considération de la lettre de M. Stephen, qui me concerne personnellement : " If, in order to do so, it should be expedient to buy that Company's Bonds, this Company is prepared to acquire them as a part of the transaction." Ces lignes couvrent une grande malveillance. Tout homme de chemins de fer sait fort bien qu'il qu'il n'est pas nécessaire d'acheter des Débentures pour acquérir un chemin de fer. On achète les actions pour avoir le chemin : les Débentures représentent le chemin même qu'on a acheté. On paie ces Débentures si l'on veut avoir son chemin dégrevé ; si l'on a pas besoin de cela, on laisse courir les Débentures sans même en parler ; il n'y a qu'à faire le service régulier des intérêts. Cette mention extraordinaire des Débentures à un moment où il était tout à fait inutile d'en parler avait dans l'esprit des gens du Pacifique un but évident. Dire aux députés conservateurs, qui se tenaient ensemble pour obtenir une reconnaissance des droits de la Province de Québec : " Si c'est pour obéir à un mot d'ordre de spéculateurs que vous en agissez ainsi, soyez satisfait ; M. Senécal va avoir son argent." Plusieurs députés l'ont pris ainsi, et des journaux qui vous défendent ont, en effet, commenté vos paroles de cette manière.

Voilà l'injustice réelle dont j'ai eu et ai encore à souffrir. Il n'y a que le temps qui pourra me mettre en position de me croire quitte ; et quand la part de responsabilités se fera, dans quelques mois ou quelques années d'ici, j'aimerai mieux la mienne que la responsabilité de ceux qui ont cru tourner une difficulté par de fausses représentations. Je n'ai pas d'autres conclusions que celles-là à tirer, parcequ'il n'y en a pas d'autres à tirer. Mon devoir était de vous informer des faits dans le cas où vous auriez des précautions à prendre contre la compagnie du Pacifique, je m'en suis acquitté. Si vous voulez être convaincu que M. Stephen voulait vous tromper, c'est que le jour même où il vous écrivait qu'il était prêt à me répéter la même chose s'il me rencontrait, il m'a croisé plu-

sieurs fois dans l'hôtel même sans me dire le premier mot de ses projets, qui n'ont jamais paru l'occuper beaucoup. A l'heure qu'il est, le Pacifique n'a pas fait une seule tentative pour savoir s'il peut acquérir le chemin du Nord, et il ne le fera pas. L'intérêt, au moins apparent, que j'ai dans le chemin de fer du Nord, me gêne dans l'expression de mes opinions; mais je vous assure que l'esprit public n'est pas aussi absent chez moi qu'on semble le dire, et que, comme Canadien Français, je tremble sur la position que les arrangements du Pacifique vers un port de l'Atlantique vont faire à la Province de Québec. Tôt ou tard, Québec et Montréal ne seront que des stations locales au bénéfice de Portland, Saint Jean et autres ports maritimes, si vous n'usez pas avec fermeté de votre influence pour changer la direction fatale que l'on prend par l'International. Mes Débentures sur lesquelles j'ai, du reste, réalisé tout ce qu'il me faut, sont d'un intérêt minime en face de ce grand intérêt national, et je ne mourrai pas avec le reproche de ne pas avoir fait tout mon possible pour arrêter ce coup que l'on médite contre la Province française de la confédération.

Encore une fois, je vous remercie d'avoir bien voulu me transmettre les explications demandées

J'ai l'honneur d'être,

Votre très humble serviteur,

(Signé) L. A. Senécal.

(Copie.)

Ottawa, 17 mars 1884.

Monsieur,

Je regrette que mes devoirs parlementaires et ministériels m'aient empêché de répondre plus tôt à votre lettre du 6 mars, dont j'accuse réception maintenant.

J'ai communiqué à M. George Stephen le contenu de votre lettre, et je vous inclus une copie de sa lettre du 11 qu'il m'a adressée en réponse.

Comme la plus grande partie de votre lettre était évidemment destinée à M. Stephen seul, je me contenterais de vous transmettre sa réponse, si je ne croyais que quelques parties de votre lettre exigent quelques remarques de ma part.

Je suis bien aise que vous reconnaissiez ma bonne foi en essayant de vous mettre en rapport avec M. Stephen, quoique la chose ne fut pas douteuse.

Laissez-moi vous dire aussi que je ne partage pas vos craintes de voir le commerce d'été par le chemin de fer du Pacifique s'en aller à St-Jean du Nouveau Brunswick ou à quelqu'autre port Atlantique.

Le point sur lequel est dirigé le commerce n'est pas un sujet de caprice ; le commerce est dirigé par des lois qui finalement doivent prévaloir. C'est aussi l'intérêt de ceux qui sont chargés du transport d'obéir à ces lois sans hésitation. Québec est probablement le plus beau port qu'il y ait au monde. Les abords en sont libres de violentes tempêtes sur un parcours de plusieurs centaines de milles. Québec est plus près, par des centaines de milles, de l'Océan Pacifique qu'aucun port de l'Atlantique ; et il doit nécessairement partager avec Montréal tout le commerce océanique d'été du Canada, parce qu'il offre la route la plus courte et la plus économique. J'ajoute que j'attache d'autant plus d'importance aux assurances que donne sur ce point la Compagnie du Pacifique que c'est son intérêt d'y donner effet. Cette Compagnie aura son terminus d'été dans la province de Québec, parcequ'elle dépensera aussi des centaines de mille piastres de moins que si elle l'avait à un port Atlantique.

Je dois aussi vous dire que sur ce point l'action de mes collègues et la mienne doivent faire disparaître l'inquiétude extrême que vous exprimez à cet égard. Notre politique est d'avoir le terminus d'été du chemin de fer du Pacifique dans la province de Québec comme je viens de le dire ; et si la Compagnie ne peut obtenir accès au port de Québec par l'acquisition du chemin de fer du Nord, le Gouvernement aidera à trouver d'autres moyens de faire réussir cette politique.

Maintenant que l'objet pour lequel cette correspondance entre vous et moi est atteint, et vû l'impossibilité dans laquelle je suis, faute de temps, de continuer une correspondance qui n'a plus de but en autant que j'y suis concerné, je vous prie, si vous avez à répliquer à M. Stephen, de vouloir bien lui adresser vous-même directement vos lettres.

Je demeure,

Monsieur,

Votre très humble serviteur,

(Signé,) HECTOR L. LANGEVIN.

L. A. Senécal, écr.,

Montréal.

Montréal, 11 mars 1884.

Cher Sir Hector Langevin,

Je vous suis obligé pour m'avoir communiqué la lettre de M. Senécal du 6 courant, mais je dois réellement décliner la discussion sur le vaste terrain qu'elle présente. La compagnie du chemin de fer doit avoir le droit de prendre ses propres dispositions pour avoir un débouché dans la province de Québec et je le répète il y a longtemps qu'elle le désire, et dans ce but elle est maintenant prête à débarrasser le Grand-Tronc du chemin de fer du Nord à un prix raisonnable. Quant aux déclarations concernant les négociations pour l'achat de tout le chemin de fer, je dois dire que je ne puis pas admettre leur exactitude. Aucune offre n'a jamais été faite par le gouvernement de Québec de vendre le chemin à un prix déterminé. Plusieurs conversations non-officielles sur le sujet ont eu lieu, et, dans ces conversations, il nous paraissait que les vues du Gouvernement augmentaient continuellement à mesure que la Compagnie montrait une disposition à écouter des ouvertures. Mais la seule offre véritable a été celle de $8,000,000 net, faite par la Compagnie en 1882, offre à laquelle aucune réponse n'a été faite. Avec cette offre, je crois que le Gouvernement pouvait obtenir les $8,000,000 en offrant au pair les débentures à 4 0/0 de cette Compagnie assurées sur le chemin de fer avec la garantie du Gouvernement.

Et sinon, la Puissance aurait pu se décider à les endosser pour rendre service à la province. De cette manière, la province aurait eu $400,000 de plus qu'elle n'a eue réellement pour les deux sections.

Lorsque la Compagnie acheta la section Est, j'étais en Angleterre ; mais j'ai compris que la négotiation avait été ouverte au nom du Gouvernement pour la section Est seulement. J'ai télégraphié par le câble, à mes amis de tâcher d'obtenir toute la ligne, mais j'ai été informé qu'il était politiquement impraticable de traiter cette question. Si la ligne complète du chemin de fer avait été offerte à la Compagnie, je ne doute pas que l'offre aurait été acceptée.

Quand à l'avoir acheté plus tard, j'apprends qu'elle a été hypothéquée pour $1,250,000 au-dessus du prix du Gouvernement, et tout achat maintenant couvrirait toute la dette hypothéquée, à moins que le surplus au-dessus de l'hypothèque du Gouvernement pourrait être obtenu à un prix réduit.

C'était, naturellement, ce que je voulais dire en parlant des débentures comme faisant partie de la transaction de l'achat

du chemin de fer. Et cette compagnie ne peut acheter le chemin de fer du Nord tant que ses débentures seront maintenues au pair ou près du pair, simplement parce qu'elle paierait plus que la valeur de la propriété.

La partie de ces débentures entre les mains de M. Senécal m'a éte offerte en échange de stock du Pacifique Canadien, par un mémoire écrit (dont j'inclus une copie) qui m'a été transmis par un de vos collègues qui m'a informé qu'il avait été requis de la faire par M. Dansereau, au nom de M. Senécal; mais j'ai refusé cette proposition. Et quant à avoir rencontré M. Senécal au Russell House, je puis seulement répéter que je ne l'ai pas rencontré ni vu dans le Russell House, après l'entrevue avec M. Pope mentionnée dans ma lettre.

Je pense que je n'ai pas besoin de référer longuement à la déclaration que cette compagnie peut encore envoyer son trafic à Québec sur le chemin de fer du Nord, aux conditions fixées par son contrat avec le Gouvernement. Les propriétaires actuels de ce chemin font tous leurs efforts pour forcer le trafic direct à et *viâ* Ottawa, sur le chemin de fer Canada Atlantiqué, au lieu du chemin de fer de cette Compagnie; et ils nous ont notifiés récemment qu'ils avaient augmenté considérablement le tarif sur les chars directs, le tout en violation flagrante de leur contrat. Et maintenant ils essaient de se forcer un passage sur le chemin de cette compagnie pour les locomotives du Grand Tronc, traînant des trains directs pour le chemin de fer de l'Union Jacques-Cartier, pour constituer une ligne directe par le Grand Tronc au lieu de se servir de notre voie.

En concluant je dirai que je dois refuser d'entrer en aucune controverse ultérieure sur cette question et que si j'ai abusé de votre temps, c'était pour ne vous laisser aucun doute sur la position et les intentions de cette Compagnie. Si vous désirez que je réplique à ce qui paraît être le but de la lettre de M. Senécal, savoir que vous deviez insister auprès de cette Compagnie sur l'achat du chemin de fer du Nord, à un prix qui inclurait au pair les débentures en dehors du prix du Gouvernement, je ne puis qu'ajouter que cette Compagnie ne peut mettre cette proposition à l'étude, parce qu'une route à Québec également avantageuse peut être obtenue à des conditions beaucoup plus favorables.

Je demeure,
Cher Sir Hector Langevin
Votre tout dévoué,
(Signé) George Stephen.

A l'Honorable Sir Hector Langevin,
C. B. K. C. M. G, etc., etc.
Ottawa.

LETTRE OUVERTE

Montréal, 2 avril 1884.

SIR HECTOR L. LANGEVIN,
Ottawa,

Cher monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 17 mars :

1o. Me transmettant copie d'une seconde lettre de M. Stephen ;

2o. M'exposant les vues du gouvernement dont vous faites partie sur votre politique de chemins de fer ;

3o. Et me priant finalement de communiquer avec M. George Stephen, quoique la lettre de ce monsieur, transcrite de votre main dise qu'il " decline to enter into further controversy (refuse de continuer la discussion.")

Permettez-moi de ne pas m'accorder avec vous sur la suggestion que je m'adresse à un homme qui vous apprend sa détermination de ne pas écouter ce qu'on lui dira, et de ne pas y répondre ; d'autant plus que je n'ai aucune affaire à traiter avec M. Stephen. Il ne me reste donc qu'un recours, vous écrire par la voie des journaux. Je le fais à regret ; mais il est de mon devoir de le faire, parceque le but de cette correspondance, tel qu'expliqué dans ma première lettre, est tout simplement de savoir sur quoi vous vous êtes basé pour vous servir de mon nom d'une manière qui m'a été particulièrement dommageable dans une réunion des conservateurs Canadiens Français à Ottawa, et pourquoi vous avez demandé de vous mettre en communication avec moi à ce sujet. La raison que vous avez bien voulu me communiquer a été tout simplement une lettre de M. Stephen. Si j'ai discuté cette lettre c'était tout simplement à votre point de vue et à votre occasion, et pour vous prouver que si vous aviez été de bonne foi vous étiez l'instrument d'une manœuvre. Du moment que vous me dites que vous n'avez pas besoin de vous renseigner sur l'exactitude de vos déclarations, et que vous me priez de continuer à faire cette démonstration à votre voisin, il faut aussi supprimer ces formules courantes que l'on se plait à exprimer et que l'on se plait d'avantage à recevoir sur les intentions droites et à la bonne foi. S'il ne nous est plus permis à l'un et l'autre, de nous faire illusion sur la nature de l'incident créé par vous et relevé par moi, je devrai donc prendre le parti d'estimer vos remarques devant nos amis d'Ottawa à la valeur d'une attaque contre moi, puisque vous

refusez de les soustraire à la fatale signification qui se dégage de vos réticences et des restrictions mentales de M. Stephen.

Je prends la situation telle qu'elle était alors, avec ses besoins du moment. Assurément, personne ne vous avait demandé de vous occuper de mes intérêts. Il reste donc la seule présomption que le besoin pressant du moment c'était de briser un mouvement bas-canadien tout à fait patriotique, mais gênant. J'enrégistre, pour en tirer parti au besoin, tout ce qu'il y a d'équivoque dans cette manœuvre. Dans quel but envoyiez-vous M. MacMillan me chercher à l'hôtel, où j'étais loin de songer à tout cela ? Dans quel but m'avez-vous rencontré, non pas dans votre chambre mais ouvertement dans la bibliothèque, si ce n'était pour bien laisser croire à tous que l'apaisement d'une certaine partie de la députation reposait de fait sur la satisfaction de mes intérêts privés ? Depuis que j'ai reçu les deux lettres de M. Stephen, j'ai compris jusqu'à quel point vous n'étiez pas autorisé à me voir sur cette question, et je me demande comment vous pouviez être serieux, quand vous ne saviez seulement pas ce que M. Stephen voulait. N'oubliez pas que vos paroles au caucus étaient celle-ci : " J'ai le plaisir de vous annoncer que M. Stephen le président du chemin du Pacifique Canadien, est à Ottawa, et qu'il va acheter les débentures du chemin de fer du Nord." N'oubliez pas, non plus, qu'il ressort de la lettre de M. Stephen que c'est seulement M. Pope et non vous qu'il avait vu ; et si vous relisez la lettre de M. Stephen du 11 mars vous y trouverez que le sens (meaning) de sa lettre voulait dire que le Pacifique n'était pas prêt à acheter mes débentures " unless the surplus over the government mortgage could be got at a reduced rate," (*à moins que le surplus en sus de l'hypothèque du gouvernement ne put être obtenu à un taux réduit*) c'est à dire qu'il ne voulait pas les acheter du tout. Cette lettre contredit carrément votre assertion au caucus, surtout dans le passage suivant : " The portion of those bonds in the hands of Mr. Senécal was offered to me in exchange for Canadian Pacific Stock ; .... but *I declined* the proposal (*la partie de ces bons entre les mains de M. Senécal m'a été offerte en échange d'actions du Pacifique ...., mais j'ai refusé l'offre.*") Vous, vous avez dit ; " M. Stephen va acheter," et M. Stephen met par écrit : " I declined......... this Company cannot buy the North Shore Railway until those Bonds are held at par or near it, simply because it would be paying more than the value of the property." (*Cette Compagnie ne peut acheter le chemin de fer du Nord, tant que ces bons seront maintenus au pair ou dans le voisinage du pair, parceque ce serait payer plus que la propriété ne vaut.*)

Sans discuter maintenant cette offre, je sais qu'on a demandé pour moi, à une époque où cette demande était raisonnable, $1,250,000 d'Actions du Pacifique pour $750,000 de mes débentures. Comme le Pacifique était alors à 52 à la bourse, on aurait donc demandé $650,000 pour mes débentures, c'est à-dire 86⅔. Et encore faut-il ajouter que des actions ont un caractère aléatoire que n'ont pas les débentures. Mille transactions peuvent réduire un stock à une valeur insignifiante; les obligations portant hypothèque sur une propriété foncière restent toujours ce qu'elles sont, et dans le cas actuel comportent en sus la garantie d'une compagnie puissante. Ce n'était donc ni le pair, ni les environs du pair que l'on demandait pour mes débentures, et pendant que le Pacifique refusait cette offre aussi facile, aussi large, vous disiez qu'il allait acheter ces mêmes débentures, sans faire pressentir la moindre restriction. Vous ne plaiderez pas ignorance des faits, quand l'arrangement grèvant le chemin de fer du Nord d'une dette additionnelle de $1,225,000 est venu l'an dernier devant le Parlement fédéral et fait partie de vos Statuts. Ni vous au caucus, ni M. Stephen dans sa première lettre ne laissez entrevoir que ces débentures, dont vous connaissiez l'existence, n'étaient un obstacle à la transaction. Vous n'avez même insisté que sur l'achat de ces débentures. La suite vous apprendra, soit dit ici en passant, que cette offre était faite avant que le projet d'emprunt des $30,000,000 par le Pacifique fut annoncé. Du moment que j'ai connu les résolutions hypothéquant tous les biens de la Compagnie et les mettant à la merci du gouvernement, je les ai considérées comme désastreuses pour le stock de la Compagnie, et je ne pouvais plus un instant songer à une telle transaction entre la Compagnie et moi d'autant plus que je désapprouvais l'arrangement entre la Compagnie et le gouvernement. Mais pour le moment il ne s'agit que d'un refus du Pacifique de prendre ces débentures à 86⅔. Ce refus prouve que j'ai eu raison de douter sinon de la sincérité, du moins de l'exactitude de votre affirmation, et que le devoir d'établir cette sincérité vous reste tout entier. J'ai d'autant plus de force pour insister sur ce point que, ce jour là, je prenais votre déclaration au sérieux, je vous croyais réellement autorisé à me faire cette avance, et que je vous refusai positivement à moins qu'il n'y eut une entente complète avec le Grand Tronc, avec qui j'étais lié, et qui seul pouvait faire tomber le chemin du Nord entre les mains du Pacifique ou le mettre à sa disposition, comme il y a consenti, du reste, par la suite. Ce refus, au moment même où je croyais à votre parole, est la réponse au parti que l'on veut tirer de cette offre de M.

Dansereau, et que M. Stephen fait surgir dans sa lettre comme une menace contre moi ; car vos journaux ont déjà répeté que c'était la déception qui me poussait à agir contre le Pacifique. Je vous inclus les explications de M. Dansereau, qui doivent forcément faire partie de ce dossier quand il sera rendu public, du moment que M. Stephen le met en cause ; et quoique j'aurais ratifié tout arrangement qu'il aurait fait pour moi, je dois vous dire que nous nous sommes trouvés facilement d'accord sur l'impossibilité de donner suite à une offre faite avant les résolutions de l'emprunt.

Permettez moi de vous remercier de l'honneur que vous me faites de m'exposer la politique du gouvernement sur les questions de chemins de fer. Je n'aurais jamais eu la présomption de m'immiscer à ces graves questions. Je n'ai mentionné en passant un projet de détourner le commerce du Pacifique de Montréal et de Québec, non pas parceque j'ai des conseils à vous donner, mais pour vous faire remarquer qu'il devenait difficile de comprendre comment M. Pope, l'homme des chemins de fer du Sud, pouvait prendre part pour la rive Nord dans cette affaire contre ses propre intérêts. Quand à la politique de votre gouvernement, je n'ai pas songé à la critiquer ni même à trouver étrange qu'au lieu de chercher à faire acquérir le chemin du Nord par le Pacifique, vous donniez $6,000 ou $12,000 du mille, je ne sais trop, à un chemin de fer en perspective.

Je serais le dernier homme à vous reprocher ce projet, si je n'y appercevais la tentative de l'abriter derrière une impossibilité imaginaire qu'on cherche à faire remonter jusqu'à moi, et au moyen de laquelle on détourne le sentiment populaire de son véritable objet. Je n'ai aucune raison de me constituer, sans mission, le défenseur des intérêts de Québec qui, d'ailleurs, ne peuvent pas être en danger, si la loi du commerce est telle que vous la dites, et qu'il ne soit pas nécessaire de faire des efforts particuliers pour faire jouir Québec de tout le trafic que son port mérite d'obtenir.

Loin d'avoir rendu l'acquisition du chemin du Nord par le Pacific impossible, je l'ai, au contraire, rendue des plus faciles. Mes relations avec MM. Hickson et Wainwright m'ont mis à même de connaître leurs vues et leurs dispositions, et je vous ai fait savoir, comme je l'ai fait savoir à d'autres de vos collègues, que le Grand Tronc, pour se rendre au désir du Gouvernement, et être agréable à la députation de Québec, consentirait à vendre le chemin du Nord au prix coûtant. Le Grand Tronc a aussi offert, dans le cas où l'achat ne serait pas jugé expédient, d'accorder jusqu'à Québec des droits de parcours (*running powers*) pour les engins et les trains du Paci-

fique, avec l'usage de son terminus à Québec à l'eau profonde ; et pour que le Pacifique eut, en cela, l'assurance de ne pas être troublé, de soumettre tout différend à la décision du gouvernement ; en sorte que, sans être dans l'obligation de débourser un sou, le Pacifique aurait pu se servir du chemin du Nord comme s'il eut été sa propriété.

J'ajouterai pour vous suivre sur le terrain couvert par votre lettre que si l'on juge à propos de laisser la proie pour l'ombre vous n'aurez pas encore trouvé la solution du problême que cherche Québec, du moment que vous n'avez pas pris les moyens de controler le bon vouloir de la Compagnie du Pacifique qui se fait voter, sous une forme à peine déguisée, trois millions pour s'en aller dans le sud. Je vous ferez remarquer que si vous comptez seulement sur le fait que Québec doit avoir le commerce du Pacifique parce qu'il *est plus près par des centaines de milles de l'océan Pacifique qu'aucun port Atlantique, et que ses abords sont libres de violentes tempêtes sur un parcours de plusieurs centaines de milles*, je puis vous affirmer que Montréal, possédant ces avantages avec des *centaines de milles* en mieux, n'a jamais pu, malgré sa position géographique, disputer le commerce de l'Ouest à New York. Il faut autre chose que les efforts de la nature pour créer des courants de commerce. Et d'après votre théorie, maintenant que Montréal a obtenu le creusement du Lac St. Pierre, elle devrait avoir tout le commerce du Pacifique en été. Je vous demanderai pourquoi, si votre théorie est complète et si la position géographique est le principal élément de succès, le trafic ferait 160 milles de plus en chemin de fer pour se rendre jusqu'à Québec quand il a tous les navires voulus à Montréal ? Si vous me dites que la distance de 160 milles est de peu de chose, je vous repondrai que, dans ce cas, si le commerce peut consentir à parcourir 160 milles de plus pour aller à Québec, il peut également se rendre à Portland, par exemple, où il n'y a presque pas de frais de pilotage. Je ne vous expose ces choses que pour vous affirmer que la grande raison du succès dans une entreprise commerciale ce sont les efforts des hommes et non les dons de la nature. Et le jour où le Pacifique aura mis cinq ou six millions dans ses chemins du Sud, il pourra bien, une fois installé pour l'hiver, y maintenir aussi son trafic d'été.

Je crois que M. Stephen n'a pas l'intention de faire un chemin de première classe, s'il n'est pas disposé à payer $5,225,000, disons $5,100,000, pour aller de Montréal à Québec. L'entrée du chemin du Nord dans Québec coûte à elle seule au delà d'un million de piastres. Les ponts, y compris 3,500 pieds en bois et 4,176 pieds en fer, pesant 4,458,198 lbs., ont coûté au-

delà de $1,000,000. Nous avons, conformément à l'inventaire, payé $600,000 pour le matériel roulant, qui est en aussi bon ordre qu'au mois de juillet 1882. Il reste donc, déduction faite de ces $2,600,000, qui représentent une valeur intrinsèque indépendante des travaux ordinaires du chemin de fer, la somme de $2,500,000 pour la construction de 209 milles de voie ferrée, qui composent le chemin du Nord. Cela fait $12,000 du mille. Si l'on songe qu'un chemin construit dans les prairies du Nord-Ouest coûte $20,000 du mille, sans ponts et sans matériel roulant, je me demande comment l'on arrivera à bâtir un second chemin entre Montréal et Québec à de meilleures conditions que cela.

M. Stephen n'a pu savoir ce qui s'est passé en 1882, lors de la vente du chemin de fer, parce qu'il était absent du pays ; mais il est sous une fausse impression quand il dit que le Pacifique aurait acheté tout le chemin si on le lui eut offert pour $7,600,000. Cette offre à été faite au Pacifique. A la demande de l'hon. M. Chapleau, je crois savoir que Sir John A Macdonald est intervenu pour tâcher de déterminer ces messieurs à acheter tout le Q. M. O. & O., et je sais aussi qu'à une recente réunion des conservateurs à Ottawa le chef du gouvernement fédéral a déclaré ouvertement " qu'en refusant ces offres, le Pacifique avait commis une énorme faute." Je suis, de plus, informé que M. Augus et M. Stephen ont avoué à M. Chapleau que leur compagnie aurait bien, dans le temps, acheté la section Est, mais qu'un de leur associés s'y opposait tout à fait.

Je regrette de ne pouvoir non plus accepter l'affirmation de M. Stephen, 1o. Que le chemin du Nord a brisé les conditions du contrat pour l'échange du trafic. 2o. que le Grand Tronc a voulu faire passer ses locomotives sur l'embranchement de Saint Martin. Je vous inclus un mémoire de M. A. Davis qui dispose de lapremière accusation. Le chemin du Nord respectera rigoureusement toutes les obligations du statut, et c'est en ma qualité de président du chemin de fer du Nord que je vous fais cette déclaration. Quand au second point, ce sont les locomotives du chemin de fer du Nord que nous voulons conduire de Saint Martin à la Jonction de Saint Laurent, comme la loi nous y autorise. Il n'a jamais été question dans tous cela des locomotives du Grand Tronc, et je ne comprends vraiment pas que M. Stephen se laisse induire en erreur à ce point et vous transmette ensuite cette erreur sans vérification.

Je suppose que vous avez remarqué comme moi, dans la lettre de M. Stephen, son manque d'exactitude quand il dit

que le gouvernement aurait pu négocier au pair $8,000,000 de débentures sur le Q. M. O. & O., avec l'endossement du gouvernement. Je crois même, en effet, que le gouvernement aurait pu négocier les $8,000,000 même sans le concours du Pacifique. Mais ce n'est pas l'autorité de la compagnie du Pacifique sur le marché monétaire qui aurait valu pour ces négociations, puisque les actions de cette compagnie, garanties par le gouvernement fédéral, ne peuvent trouver plus de 56. Si le gouvernement n'avait pu réaliser qu'au moyen de son endossement, il aurait pu également prendre l'offre de Sir Hugh Allan, qui offrait le même montant dans les mêmes conditions, sans exiger une dépense additionnelle de $750,000. Seulement, avec cette garantie, le chemin de fer n'aurait pas été considére comme vendu, et la Province de Québec, au lieu d'obtenir un dégrèvement de $7,600,000, se serait trouvé avoir augmenté sa responsabilité d'un montant additionnel de $8,750,000. Puis, où le gouvernement de Québec aurait-il pu ensuite placer ces $8,000,000 pour en retirer 5 pour cent ? Il a eu à peine $2,000,000 à débourser depuis ce temps là, et il serait avec $6,000,000 sur les bras.

Je proteste, naturellement, contre la conclusion de la lettre de M. Stephen, qui feint de trouver dans mes lettres le desir de vous engager à faire acheter mes débentures du chemin de fer du Nord. Puisque j'ai refusé, dès le premier jour d'accepter vos propositions en ce qui me concernait, ce n'était pas pour venir vous harceler ensuite à ce sujet. Mais il y avait une question de véracité et de bonne foi à régler, je la crois reglée.

M. Stephen aussi "*declines to enter into any further controversy in this matter*," ce qui montre de très grandes dispositions à justifier votre assertion que le Pacifique va acheter les débentures du chemin de fer du Nord, ou le chemin du Nord lui-même. Êtes-vous en état de me dire quel jour le Pacifique a fait une ouverture à quelqu'un, non pas pour l'achat de mes débentures, ce qui n'est rien dans la question, mais pour l'achat du chemin de fer du Nord ? ce qui est beaucoup, au point de vue des promesses faites par M. Van Horne, et à vous répetées pour tenir la députation dans une fausse sécurité.

EN RÉSUMÉ monsieur le Ministre, voici la position :—

A un moment de violente discussion dans la presse, vous avez prêté toute l'autorité d'un chef de parti à l'accusation lancée contre moi, que je voulais faire chanter la Compagnie

du Pacifique en vous chargeant de lui vendre mes débentures du chemin du Nord. Comme vous n'étiez pas sûr de l'exactitude de ce que vous aviez annoncé au caucus, vous m'avez fait demander immédiatement après ce caucus, comptant sur mon acceptation probable de vos offres, pour vous mettre en position de dire que ce que vous aviez annoncé était exact.

J'ai refusé, séance tenante, toute transaction de ce genre, tout en vous suggérant les moyens d'obtenir du Grand Tronc la possession du chemin du Nord pour en faire le terminus du Pacifique.

Je vous ai demandé ensuite les raisons sur lesquelles vous vous étiez appuyé pour jeter ce cri de défiance contre moi et mes amis à un moment solennel pour la Province de Québec. Vous m'avez communiqué comme votre réponse une lettre de M. Geo. Stephen, qui m'apprenait qu'il ne vous avait pas même vu à ce propos, mais qu'il avait dit à un autre certaines choses indéfinies et dont on pourrait toujours arranger la version plus tard, et que l'on pourrait même nier s'il était plus convenable. Je vous ai répondu que cette lettre ne justifiait pas votre assertion au caucus, puisqu'il devenait de plus en plus certain que le Pacifique n'a jamais songé, malgré ses déclarations, à acheter le chemin de fer du Nord, n'ayant jamais fait une démarche dans ce sens.

Vous m'avez transmis une seconde lettre de M. Stephen, démontrant au-delà de tout doute que votre assertion au caucus était aussi inexacte que je vous le disais.

Comparez-vous même le texte des deux lettres de M. Stephen, pour voir la contradiction qu'elle renferment en vous condamnant :

1ère lettre, (23, février,)	2me lettre
J'ai informé M. Pope mardi, que la déclaration de M. Van Horne que nous désirons acheter le chemin du Nord, est exacte ; et que, si, pour y arriver, il est expédient *d'acheter les débentures de la compagnie*, cette compagnie est prête à les acquérir comme partie de la transaction.	Quand à acquérir le chemin (du Nord) j'apprends qu'il est hypothèqué pour $1,250,000 en sus de l'hypothèque du gouvernement...... Cette compagnie *ne peut acheter le chemin de fer du Nord, tant que ces débentures seront au pair ou près du pair.*

M. Stephen parlant d'acheter *les débentures* de la compagnie, savait alors quel en était le montant ; il en SAVAIT AUSSI LE PRIX, PUISQU'IL AVOUE AVOIR VU LE MÉMOIRE DE M. DANSEREAU. Cette première lettre parait conforme à votre assertion ; la

seconde vous contredit positivement, car il n'existe pas d'autres *débentures* que celles-là et celles-là il *refuse* de les acheter même à 86⅔.

Cette seconde lettre, en affirmant que le Pacifique avait voulu acheter en 1882 la section de Québec à Montréal, a de plus le tort de se mettre en contradiction avec Sir John A. Macdonald, qui a declaré publiquement que, malgré ses efforts et les demandes réiterées du Premier Ministre de la Province de Québec d'alors, il n'avait pu décider dans temps le Pacifique à acheter tout le Q. M. O. & O. entre Ottawa et Québec.

Voilà pourquoi je vous tiens maintenant responsable d'une assertion non fondée faite dans un caucus d'amis politiques sous votre parole d'honneur comme chef, et voilà pourquoi je prétends que vous aviez encore besoin de recevoir ces derniers éclaircissements avant d'avoir le droit de déclarer une correspondance close.

Veuillez croire qu'en m'imposant ainsi à votre attention, j'obéis à une impérieuse nécessité que je regrette beaucoup; mais toute la députation m'est témoin que je n'ai pris aucune initiative dans cet incident; qu'il n'y avait aucun besoin de me mettre en cause, et que je n'ai pas mérité l'imputation injurieuse que vos paroles ont fait naître sur mon compte.

Je demeure,

Monsieur le Ministre,

Votre très-humble serviteur,

L. A. SENÉCAL.

N. B. J'apprends que vous donnez à entendre à quelques députés que les $6.000 du mille retirées de la somme qui devait être payée à la Province de Québec, sont mis de côté pour l'achat de mes débentures. Je profite de cette occasion pour vous dire que s'il n'y a que cela, vous pouvez donner sans crainte ces $6.000 par mille à la Province. Le Pacifique peut avoir l'usage complet du chemin du Nord sans débourser un sou; et s'il avait quelque chose à débourser il serait sûr de retirer l'intérêt de son argent, à même les revenus du chemin. J'ai lieu de croire, par exemple, que les $6.000 seront détournées du coffre provincial au bénéfice d'autres personnes que moi.

L. A. S.

Montréal, 2 avril 1884.

PIECES JUSTIFICATIVES.

Bureau du Surintendant, Chemin de Fer du Nord,

Québec, 26 mars 1884.

L. A. SENÉCAL, ECR.,

Place d'Armes,

Montréal.

Cher Monsieur,

En réponse à votre communication du 25 courant, disant que M. Stephen du chemin de fer Canadien du Pacifique, accuse cette route d'avoir augmenté les taux de leur fret entre la jonction de St. Martin et Québec, afin de favoriser le chemin de fer Canada Atlantique de préférence au chemin de fer Canadien du Pacifique, j'ai l'honneur de vous informer que ce n'est pas le cas. Les taux ont été arrangés à l'amiable entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et nous en tous temps lorsqu'il était question d'établir des tarifs spéciaux, soit à des points entre la jonction de St. Martin et Ottawa et à l'Ouest d'Ottawa, soit jusqu'à New-York directement.

Je ne vois aucune raison pour que l'on ait fait une pareille déclaration.

Tout à vous,

(Signé,) A. DAVIS,

Surintendant.

MEMOIRE SUR UNE OFFRE POUR ÉCHANGE DE DÉBENTURES.

J'ai à deux reprises tenté de faire acheter les débentures de M L. A. Senécal par la Compagnie du Pacifique. Voici ma raison. Le Grand Tronc et le Pacifique étaient en conflit ; je savais que la transaction faite par M. Senécal avec le Grand Tronc faisait de lui l'allié de la compagnie, tandis que le gouvernement dont M. Chapleau faisait partie devait inévitablement soutenir le Pacifique. Il surgirait de cette opposition de sentiments, ou des désagréments entre deux amis communs, ou des insinuations perfides contre l'un ou l'autre de la part des adversaires politiques ou personels. Ce sont les craintes que j'exprimai exactement en ces termes à Sir Charles

Tupper à Londres le 2 ou le 3 de novembre 1883. Ce qui est arrivé depuis, prouve qu'il y avait bien lieu de prévoir de telles attaques. J'usai de toute mon influence auprès de M. Senécal pour obtenir son consentement. La conclusion de ces pourparlers fut l'adoption d'un moyen terme par lequel il serait essayé un rapprochement entre le Grand Tronc et le Pacifique, car M. Senécal tout en consentant à vendre ses débentures au Pacifique même à des conditions défavorables, ne croyait pas pouvoir tout simplement abandonner un ami comme le Grand Tronc. Il partit pour le Canada vers la fin de novembre dans l'intention d'accomplir ce programme, qui, pour une raison ou pour une autre, ne fut pas accepté de ce côté-ci de l'Atlantique. M. Senécal retourna en Europe et tomba sérieusement malade à Londres en arrivant, au point que, coupant court à toutes ses affaires en France, il ne put même aller à Paris et revint en Amérique avec moi à la fin de janvier. Cinq ou six jours après notre arrivée, il eut une rechute plus alarmante et ses amis crurent nécessaire de le soustraire tout à fait aux affaires pour un temps. C'est dans ces circonstances que j'allai à Ottawa, dans l'espoir de faire prendre ses débentures par le Pacifique et de le décider à partir de nouveau pour l'Europe ou les Etats du Sud. Je soumis un mémoire à Sir Charles Tupper le 26 ou le 27 janvier. Sir Charles Tupper voulut bien se charger de le transmettre à la Compagnie du Pacifique, et me promit une réponse pour le lundi, 4 février. Seulement les résolutions accordant une avance de $30,000,000 furent connues dans l'intervalle, le 30 janvier, je crois, et je ne retournai jamais chez Sir Charles Tupper demander de réponse pour un arrangement que M. Senécal ne pouvait plus accepter : nous étions tous contre le projet. Tout ce que je regrettre c'est que, dans l'ignorance de la mesure en perspective, j'aie inutilement troublé le ministre des chemins de fer et lui ait fait une proposition qui s'est trouvé quelques jours après tout à fait inaceptable par celui au nom de qui je la faisais.

Montréal, 20 Mars, 1884.

ARTHUR DANSEREAU.